IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 115)
z dnia 7 lipca 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 115)

7 lipca 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Króla (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Komisji do Spraw Kontroli Państwowej sprawozdania z działalności Najwyższej Izby Kontroli w 2020 roku (druk nr 1329) w zakresie działania Komisji.

W posiedzeniu udział wziął **Marek Maj** p.o. dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Jakub Sindrewicz**, **Elżbieta Kessel** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów oraz zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum. Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia zgodnie z przedstawionym porządkiem będzie rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Komisji do Spraw Kontroli Państwowej sprawozdania z działalności Najwyższej Izby Kontroli w 2020 r. (druk nr 1329) w zakresie działania Komisji. Referuje prezes Najwyższej Izby Kontroli.

Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie słyszę. W związku z tym stwierdzam przyjęcie porządku obrad.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę pana dyrektora o zabranie głosu i przedstawienie sprawozdania.

P.o. dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Marek Maj:

Dziękuję. Marek Maj, dyrektor Departamentu Infrastruktury.

Panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie, prezes Najwyższej Izby Kontroli, realizując konstytucyjny obowiązek, przedłożył Sejmowi sprawozdanie z działalności izby w 2020 r., w którym zawarte są również informacje dotyczące prowadzonych kontroli w zakresie działania Wysokiej Komisji. W moim wystąpieniu chciałbym przedstawić państwu informację uzupełniającą o ubiegłorocznych dokonaniach Departamentu Infrastruktury.

W roku 2020 naszą pracę koncentrowaliśmy na najważniejszych obszarach pozostających we właściwości kontrolnej departamentu. Oczywiście dominujące były kontrole wykonania budżetu państwa, które traktujemy jako naszą konstytucyjną powinność. Sporządziliśmy siedem informacji zbiorczych z wyników kontroli poszczególnych części budżetowych. Wszystkie informacje zostały zaprezentowane Wysokiej Komisji.

Analogicznie do lat ubiegłych w 2020 r. nasze badania kontrolne skupiliśmy na problematyce związanej z infrastrukturą transportowo-komunikacyjną i bezpieczeństwem w tym zakresie, czyli obszarami newralgicznymi dla funkcjonowania państwa i zapewnienia komfortu obywatelom. W zakresie oceny systemów transportowych i szerszych rozwiązań o charakterze ogólnym zbadaliśmy problematykę transportu intermodalnego oraz powiązany z nim temat dotyczący śródlądowych dróg wodnych.

W wyniku kontroli „Bariery rozwoju transportu intermodalnego” stwierdziliśmy, że działania podejmowane przez administrację publiczną nie zlikwidowały barier hamujących rozwój tego transportu. W Polsce aż 75% towarów przewożonych jest na odległość powyżej 300 km tirami i tylko niewielka część koleją oraz żeglugą śródlądową. Proble-

mem jest niska konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych, które są kosztowne i powolne, oraz niewielka gęstość i nierównomierny rozkład terminali intermodalnych, gdzie przeładowywane są towary na inny środek transportu. Powolny rozwój transportu intermodalnego może zaprzepaścić szansę Polski jako kraju tranzytowego na skorzystanie na wymianie handlowej Chin z Europą.

Pomimo zdiagnozowania przez ministra właściwego do spraw transportu strategicznych potrzeb i określenia kierunków działań związanych z transportem intermodalnym nie opracowano kompleksowego programu w tej dziedzinie. Realizacja celów strategicznych następowała poprzez wdrożenie odrębnych programów dedykowanych infrastrukturze drogowej i kolejowej, służących poprawie ich stanu technicznego, co jedynie pośrednio przyczyniało się do rozwoju transportu intermodalnego. W programach tych brakowało zintegrowanych działań zapewniających powiązanie inwestycji kolejowych i drogowych z rozwojem i dobrą organizacją połączeń sieci terminali intermodalnych. Ponadto minister nie określił docelowej sieci terminali ani ich koncepcji przestrzennej, co jest kluczowe dla pełnego wykorzystania potencjału realizowanych inwestycji infrastrukturalnych.

Natomiast w wyniku kontroli „Działania na rzecz rozwoju śródlądowych dróg wodnych” stwierdzono, że działania te były nieskuteczne, gdyż nie doprowadziły do wykonania wszystkich zaplanowanych w tym zakresie przedsięwzięć. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej opracował między innymi założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030, które Rada Ministrów przyjęła w czerwcu 2016 r. Prowadził też prace analityczno-programowe zmierzające do opracowania dwóch priorytetowych programów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce, tj. rzeki Odry i Wisły, jednak do tej pory nie zakończono prac nad tymi programami. Dodatkowo prace nie były prowadzone w pełni rzetelnie, gdyż nie wykonano obowiązku podania do publicznej wiadomości, bez zbędnej zwłoki, informacji o przystąpieniu do ich opracowania.

Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej podjął też działania zmierzające do stworzenia systemu finansowania zadań inwestycyjnych dotyczących modernizacji i utrzymania śródlądowych dróg wodnych, niemniej jednak, mimo upływu 3 lat od zainicjowania prac nad utworzeniem funduszu rozwoju śródlądowych dróg wodnych, który miał stanowić główne źródło finansowania tych zadań inwestycyjnych, działania te nie przyniosły zamierzonych rezultatów. W wyniku naszych ustaleń z kontroli do ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej został skierowany wniosek o przyspieszenie prac nad programami wieloletnimi budowy śródlądowych dróg wodnych Odry i Wisły, których uchwalenie zapewni finansowanie ujętych w nich zadań, w ten sposób, aby ostateczne wersje tych programów były gotowe w terminach ustalonych w przyjętym harmonogramie „Programu rozwoju odrzańskiej drogi wodnej” oraz projekcie harmonogramu „Programu rozwoju drogi wodnej rzeki Wisły”.

Kierując się potrzebą zapewnienia warunków do zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju, wskazaliśmy na potrzebę dokonania zmian legislacyjnych, tj. określenia w drodze rozporządzenia śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, co będzie stanowić realizację przez Radę Ministrów obowiązku określonego w art. 193 ust. 7 prawa wodnego.

Kolejne kontrole przeprowadzone w obszarze szeroko rozumianego transportu są ściśle związane z jego bezpieczeństwem. Jedna to realizacja programu likwidacji miejsc niebezpiecznych. Program ten był częścią większego programu budowy dróg krajowych. Jednym z celów tego programu jest ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków o co najmniej 40% do roku 2023. Rząd przyjął program we wrześniu 2015 r., zakładając, że dzięki temu na polskich drogach ubędzie odcinków, na których ryzyko powstania wypadków jest bardzo duże. W tym celu zaplanowano działania, których koszt w ciągu niemal 9 lat, do końca 2023 r., oszacowano na 7 200 000 tys. zł. Jednak realizujący program generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad przez blisko 5 lat wydał na te inwestycje jedynie 7,5% tej kwoty, tj. około 540 000 tys. zł. Kontrola wykazała, że powodami były między innymi źle przygotowany program, nieprecyzyjne planowanie wydatków, a także opóźnienia na etapie przygotowania, a potem realizacji części inwestycji.

Na starcie programu zaplanowano 1085 zadań, tymczasem na dzień zakończenia kontroli zrealizowano zaledwie 273, kosztem 380 000 tys. zł, w tym niemal 50% tej sumy, nieco ponad 188 000 tys. zł, przeznaczono na inwestycje, które nie kwalifikowały się do programu, ponieważ nie dotyczyły miejsc określonych jako szczególnie niebezpieczne. Wprawdzie realizacja tych inwestycji w miejsca nieszczególnie niebezpieczne poprawiała jakość infrastruktury drogowej i zwiększała bezpieczeństwo jej użytkowników, ale nadal pozostawały niezmodernizowane odcinki, na których ryzyko wypadków było duże i bardzo duże. Mimo że program likwidacji miejsc niebezpiecznych zakładał aktualizowanie listy inwestycji, które były nim objęte, minister odpowiedzialny za transport nie wprowadzał do tej listy żadnych zmian. Minister i generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad nie monitorowali wpływu zrealizowanych inwestycji na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie przeprowadzali też efektywności zastosowanych rozwiązań.

W związku z ustaleniami kontroli do ministra infrastruktury zostały skierowane wnioski dotyczące określenia przejrzystych kryteriów doboru zadań do programu, a także mierników ich realizacji oraz monitorowanie efektów w regularnych cyklach. W celu poprawy efektywności programu wystąpiliśmy też z wnioskiem o dokonanie oceny i analizy wpływu, jaki na bezpieczeństwo ruchu drogowego mają zrealizowane zadania w ramach tego programu.

Przeprowadziliśmy też kontrolę „Bezpieczeństwo eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego". W jej wyniku stwierdzono, że działalność podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego zapewniała bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, pomimo przypadków nieprawidłowości w procesie utrzymania pojazdów kolejowych. Przewoźnicy kolejowi dbali o stan techniczny taboru oraz właściwe kwalifikacje maszynistów, kierowników pociągu i konduktorów. Większość urządzeń odpowiedzialnych za wykrywanie usterek taboru spółka PKP PLK utrzymywała w dobrym stanie technicznym.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego sprawował właściwy nadzór nad wypełnianiem przez przedsiębiorców kolejowych zadań z zakresu bezpiecznej eksploatacji pasażerskiego taboru kolejowego, przeprowadzał rzetelne kontrole stanu technicznego pojazdów kolejowych oraz spełniania wymagań zawartych w certyfikatach bezpieczeństwa, świadectwach bezpieczeństwa i autoryzacjach bezpieczeństwa. W wyniku kontroli zostały zidentyfikowane bariery utrudniające poprawę bezpieczeństwa przewozów pasażerskich, czyli starzejący się tabor kolejowy. W okresie kontroli średni wiek lokomotyw elektrycznych wynosił 34 lata, lokomotyw spalinowych – 42 lata, wagonów z miejscami do siedzenia – 29 lat, z miejscami do leżenia – 35 lat.

Poza zagrożeniami związanymi z podwyższoną awaryjnością starzejących się pojazdów kolejowych stan ten prowadził do niespełnienia oczekiwań pasażerów w zakresie wyposażenia pociągów w klimatyzację, dostęp do Internetu, miejsca dla rowerów i większego bagażu, urządzenia ułatwiające wsiadanie i wysiadanie z wagonów przez osoby o ograniczonej zdolności ruchowej i tym podobne udogodnienia. Zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu stwarzało także zawieszenie w związku z epidemią obowiązujących badań zdrowotnych maszynistów. Zawieszenie ogranicza możliwość zarażania się przez maszynistów i kierowników pociągu koronawirusem, jednak jednocześnie prowadzi do sytuacji, w której pasażerskie pojazdy kolejowe prowadzone są przez osoby nieobjęte badaniami lekarskimi i psychologicznymi niezbędnymi dla bezpieczeństwa przewozów kolejowych. Brakowało również jednoznacznych uregulowań umożliwiających samodzielne przeprowadzanie przez przedsiębiorców testów wykrywających spożycie alkoholu i innych substancji odurzających u pracowników związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego i pojazdów kolejowych.

Wnioski pokontrolne dotyczyły likwidacji tych barier i wskazywały na potrzebę podjęcia między innymi działań w zakresie prowadzenia uregulowań dotyczących zapewnienia odpowiednich środków pomocowych na modernizację i zakupy nowych pojazdów kolejowych przez przewoźników pasażerskich w perspektywie lat 2021–2027 w celu odnowy wyeksploatowanego taboru. Istotne jest także zapewnienie niezwłocznego przeprowadzenia zawieszonych w czasie epidemii obowiązkowych badań lekarskich i psychologicz-

nych pracowników związanych bezpośrednio z prowadzeniem pojazdów kolejowych oraz ruchu kolejowego.

Jedną z istotnych przyczyn zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska jest nieprawidłowe prowadzenie badań technicznych pojazdów. Departament wielokrotnie zajmował się tą problematyką i pomimo ustaleń w tym obszarze i formułowanych wniosków nie wprowadzono rozwiązań, które gwarantowałyby zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Przykładem jest kolejna kontrola przeprowadzona przez Departament Infrastruktury dotycząca eliminowania z ruchu drogowego pojazdów nadmiernie emitujących substancje szkodliwe. W jej wyniku stwierdziliśmy, że system dopuszczania pojazdów do ruchu, w tym obowiązujące procedury badań oraz wymogi dotyczące wyposażenia pomiarowego stacji kontroli pojazdów, nie eliminuje skutecznie z ruchu drogowego pojazdów nadmiernie trujących spalinami.

W tym zakresie nieskuteczne były również działania Policji i Inspekcji Transportu Drogowego, gdyż zbyt rzadkie kontrole drogowe nie zapewniały pozbywania się z dróg pojazdów w złym stanie technicznym. W wielu przypadkach do pełnienia służby na drogach kierowano funkcjonariuszy nieposiadających odpowiedniego przeszkolenia specjalistycznego z zakresu ruchu drogowego, a do oceny zanieczyszczeń spalin sporadycznie wykorzystywano posiadany sprzęt pomiarowy. Substancje zawarte w spalinach pojazdów są dużo bardziej szkodliwe niż zanieczyszczenia pochodzące z przemysłu ze względu na to, że rozprzestrzeniają się w bezpośrednim sąsiedztwie ludzi w wysokich stężeniach oraz na niewielkich wysokościach.

W Polsce przy wykorzystaniu funduszy unijnych znacznie ograniczono w ostatniej dekadzie zanieczyszczenie powietrza emitowane przez przemysł i energetykę, głównie ze względu na wymagania wprowadzone dla tego sektora na poziomie prawodawstwa unijnego. Natomiast brakuje kluczowych rozwiązań prawnych, które umożliwiłyby ograniczenie użytkowania najbardziej szkodliwych dla środowiska samochodów i obniżenie zanieczyszczenia tlenkami azotu występujące szczególnie w dużych miastach przy głównych arteriach komunikacyjnych. Ograniczeniu negatywnego wpływu transportu na środowisko nie sprzyja rosnąca liczba pojazdów na drogach. Od przystąpienia Polski do Unii Europejskiej liczba użytkowanych w Polsce samochodów wzrosła ponad dwukrotnie, a brak polityki podatkowej zachęcającej do zakupu nowych samochodów lub spełniających wyższe normy ekologiczne skutkuje tym, że zarejestrowane w tym okresie pojazdy to w większości używane samochody importowane. W efekcie średni wiek użytkowanych samochodów osobowych wynosi blisko 15 lat.

Minister infrastruktury nie zapewnił kompleksowych rozwiązań w obszarze polityki transportowej dotyczących kontroli emisji spalin, które pozwoliłyby skutecznie ograniczać zanieczyszczenia z transportu drogowego, a jego działania ograniczyły się do realizacji obowiązku wdrożenia unijnej dyrektywy z kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań pojazdów. Powoduje to, że pojazdy z niesprawnymi lub usuniętymi elementami wyposażenia odpowiedzialnymi za oczyszczanie spalin wskutek braku odpowiednich rozwiązań prawnych, umożliwiających identyfikację takich pojazdów, są nadal dopuszczane przez diagnostów do ruchu drogowego. Stwierdziliśmy, że ze względu na wagę i znaczenie ujawnionych nieprawidłowości, jak również skalę nieprawidłowości dotyczących stanu technicznego pojazdów, stwierdzanych corocznie przez organy kontroli ruchu drogowego, niezbędne jest prowadzenie zmian obowiązujących uregulowań prawnych stanowiących podstawę funkcjonowania systemu dopuszczania do ruchu oraz kontroli drogowej pojazdów, w szczególności w zakresie kontroli emisji spalin.

Kolejna przeprowadzona kontrola dotyczyła skuteczności działań podejmowanych przez administrację publiczną na rzecz zintegrowanego systemu informacji o nieruchomościach. Negatywnie oceniliśmy działania podejmowane przez ministra rozwoju i głównego geodetę kraju na rzecz wdrożenia tego systemu. Już na etapie programowania nie uwzględniono możliwości technicznych, organizacyjnych oraz finansowych organów samorządowych zaangażowanych w realizację tego przedsięwzięcia, co spowodowało, że dotychczas nie osiągnięto podstawowego celu, jakim jest zbudowanie funkcjonującego systemu. Przede wszystkim minister nie spowodował przeprowadzenia analizy stanu przygotowania wszystkich uczestników budowy systemu, planowanych do współpracy

z głównym geodetą kraju w jego tworzeniu, przed zaakceptowaniem zaproponowanych przez głównego geodetę zasad oraz modelu budowy zintegrowanego systemu informacji o nieruchomościach.

Również działania podejmowane przez głównego geodetę kraju na etapie programowania systemu nie uwzględniały przygotowania technicznego i organizacyjnego organów współodpowiedzialnych w tworzenie i utrzymanie systemu. Podstawowym celem jego budowy było utworzenie i wdrożenie infrastruktury technicznej, którą stanowi integrująca platforma elektroniczna, w tym centralne repozytorium kopii danych ewidencji gruntów i budynków oraz interfejsy i odpowiednie mechanizmy systemów teleinformatycznych stosowanych do prowadzenia rejestrów włączonych do tego systemu. Do czasu zakończenia kontroli utworzono integrującą platformę elektroniczną wraz z centralnym repozytorium, lecz z powodu niezasilenia repozytorium pełnymi i aktualnymi danymi ewidencji gruntów i budynków ze wszystkich powiatów Główny Urząd Geodezji i Kartografii nie wdrożył funkcjonalności polegającej na wymianie danych w formie dokumentów elektronicznych między ewidencją gruntów i budynków a innymi rejestrami publicznymi. Powoduje to, że aktualnie system ten nie może stanowić wiarygodnego źródła informacji o nieruchomościach. Naszym zdaniem konstrukcja techniczna systemu, stan danych ewidencji gruntów i budynków oraz regulacje prawne związane z tym systemem nie dają szans, aby system w takiej formie został kiedykolwiek zakończony i uzyskał operacyjność. Potwierdził to również główny geodeta kraju.

W związku z ustaleniami kontroli do ministra rozwoju skierowano wniosek o dokonanie kompleksowej analizy modelu i architektury zintegrowanego systemu informacji o nieruchomościach w celu ustalenia, w jakiej formie z punktu widzenia merytorycznego i technicznego możliwa jest kontynuacja tworzenia i utrzymania tego systemu oraz pełna jego integracja, a także wniosek o nakreślenie nowego harmonogramu działań mających na celu wdrożenie pełnej funkcjonalności systemu. Ponadto minister rozwoju został zobowiązany do rozważenia możliwości udzielenia dodatkowej pomocy finansowej starostwom na przeprowadzenie modernizacji ewidencji gruntów i budynków.

W obszarze „Budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo" przeprowadziliśmy jeszcze jedną kontrolę: „Działania administracji publicznej na rzecz zaspokajania potrzeb mieszkaniowych gospodarstw domowych o niskich dochodach". W jej wyniku stwierdziliśmy, że działania te były nieskuteczne. Gminy nie doprowadziły do poprawy sytuacji oczekujących na mieszkania komunalne. W 11 kontrolowanych gminach liczba gospodarstw domowych oczekujących na mieszkanie wzrosła o 30%, a czas oczekiwania na lokal wynosił nawet 17 lat. Do kwietnia 2019 r. przepisy o ustawie o ochronie praw lokatorów pozbawiały gminy możliwości podwyższenia czynszu w razie poprawy sytuacji materialnej najemcy lub rozwiązania umowy najmu, gdy lokal zajmowany ma nieproporcjonalnie dużą powierzchnię w stosunku do liczby zamieszkujących go osób czy też możliwości okresowej weryfikacji kryterium dochodowego najemcy. Ograniczało to znacznie możliwości gmin w uzyskaniu lokali oraz ponownego dysponowania nimi na rzecz gospodarstw domowych o niskich dochodach. Jednocześnie gminy zawyżały progi dochodowe umożliwiające ubieganie się o przyznanie lokalu komunalnego, a także nie zapewniły kontroli społecznej procesu przyznawania mieszkań. Działania te nie pozwalały na precyzyjne kierowanie pomocy mieszkaniowej do grupy osób znajdującej się w najtrudniejszej sytuacji ekonomicznej. Niska ściągalność należności z tytułu najmu lokali oraz niewłaściwa polityka czynszowa kontrolowanych gmin skutkowały brakiem środków finansowych na modernizację i remont istniejącego zasobu, a w konsekwencji doprowadziły do konieczności wyłączania budynków i lokali z użytkowania ze względu na ich zły stan techniczny.

W związku z ustaleniami kontroli do ówczesnego ministra rozwoju skierowaliśmy wniosek o podjęcie prac legislacyjnych w celu zdefiniowania minimalnych standardów kontroli społecznej procesu najmu lokali komunalnych, jakie gminy powinny zapewnić przy realizacji potrzeb mieszkaniowych lokalnej społeczności.

Podsumowując działalność Departamentu Infrastruktury, dodam tylko, że w tych szczególnie trudnych warunkach ostatniego roku – one były nie tylko trudne przez kontrolowanych, ale i dla kontrolujących – prowadziliśmy kontrole planowe i doraźne.

W okresie sprawozdawczym z ich wyników sporządzono 17 informacji zbiorczych, które zostały przedłożone sejmowej Komisji Infrastruktury. W bieżącym roku opracowaliśmy kolejną informację, która została przekazana Wysokiej Komisji, „Jakość i dostępność powszechnych usług pocztowych świadczonych przez Pocztę Polską", a w najbliższym czasie przekażemy dwie kolejne, które są już zakończone i praktycznie zatwierdzone przez prezesa do publikacji.

Dziękuję za uwagę. Uprzejmie proszę Wysoką Komisję o przyjęcie przedłożonego sprawozdania w zakresie działalności Departamentu Infrastruktury w 2020 r.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję panu Markowi Majowi, pełniącemu obowiązki dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Będę wdzięczny panu dyrektorowi, gdyby mógł udostępnić nam wyciąg w kształcie, jaki przeczytał. Natomiast na przyszłość chciałbym poprosić o informację, czy zawarte uwagi były formułowane we wcześniejszych latach. Jaka jest historia interwencji i zastrzeżeń, które tutaj są wymienione? Wydaje się, że te problemy pojawiały się już dawno temu. Jak NIK interweniowała w latach wcześniejszych? Będę wdzięczny za informację zbiorczą, porównawczą, sięgając do wcześniejszych lat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Panie dyrektorze, za chwilę oddam panu głos. Może umówmy się w ten sposób, że dzisiaj będzie krótka wypowiedź, a ewentualny materiał proszę przekazać do sekretariatu Komisji. Dobrze?

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Przepraszam, nie oczekuję teraz odpowiedzi, tylko chciałbym, żeby to było zestawienie.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Czyli na piśmie? OK.

Czy są jeszcze inne głosy państwa posłów? Nie słyszę.

Panie dyrektorze, czy chce pan jeszcze zabrać głos?

P.o. dyrektor departamentu NIK Marek Maj:

Mogę zadeklarować, że zgodnie z prośbą przedstawimy opracowanie na piśmie.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dobrze.

Poproszę państwa posłów, żeby przyłożyli karty do głosowania i zalogowali się w systemie. Formalnie zamykam dyskusję.

Przystępujemy do głosowania. Kto jest za pozytywnym zaopiniowaniem sprawozdania z działalności Najwyższej Izby Kontroli w 2020 r. w zakresie działania Komisji? Kto jest przeciw? Kto wstrzymał się od głosu? Czekamy na wyniki głosowania.

Głosowało 20 posłów: 18 było za, 2 było przeciw, nikt nie wstrzymał się od głosu. Stwierdzam, że Komisja pozytywnie opiniuje przedstawione sprawozdanie.

Opinia Komisji Infrastruktury dla Komisji do Spraw Kontroli Państwowej uchwalona na dzisiejszym posiedzeniu w dniu 7 lipca 2021 r. będzie brzmiała następująco: „Komisja Infrastruktury po zapoznaniu się ze sprawozdaniem z działalności Najwyższej Izby Kontroli w 2020 r. (druk nr 1329) i po wysłuchaniu informacji dyrektora Departamentu Infrastruktury NIK pozytywnie oceniła wyniki pracy izby w zakresie działania Komisji oraz zaproponowała zakres tematyczny prowadzonych kontroli".

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół z posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Dziękuję bardzo.